

Russlands Tor zum Westen

Verkehr. Immer mehr Exporteure nutzen beim Transport ihrer Waren nach Russland den Seeweg. Besonders frequentiert ist die Verbindung zwischen Hamburg und St. Petersburg.

Hafen St. Petersburg.
Er ist Ziel fast aller per
Schiff nach Russland
transportieren Waren.



An der Elbe stechen 150-mal pro Woche Schiffe Richtung Osten in See. Russland ist der zweitwichtigste Handelspartner im seeseitigen Containerumschlag des Hamburger Hafens. 675 000 Standardcontainer seien 2012 in Deutschlands größtem Hafen im Im- und Export mit Russland umgeschlagen worden, teilt die Organisation Hafen Hamburg Marketing mit. Aktuellere Zahlen sind nicht verfügbar. Damit war der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 Prozent gestiegen. Diese Entwicklung führt der Hafen Hamburg auf den WTO-Beitritt Russlands und den damit verbundenen Abbau von Handelsbarrieren zurück.

Mehrere neue sogenannte Feederliniendienste von Hamburg in die Ostsee laufen den Hafen St.

Petersburg an. Knapp 95 Prozent des direkten Russland-Verkehrs Hamburgs werden über den Seehafen St. Petersburg abgewickelt. Eher selten werden die Häfen Kaliningrad und Ust-Luga sowie Archangelsk und Murmansk am Eismeer angefahren. Neben den Direktverbindungen ist auch der Transit über finnische und baltische Seehäfen möglich.

Gute Kooperation

Um dem wachsenden Geschäft gerecht zu werden, ist der Hafen Hamburg seit 2003 mit einer Repräsentanz in St. Petersburg vertreten. Anlässlich des zehnjährigen Jubiläums im September 2013 unterzeichneten der Verein Hafen Hamburg Marketing und

Rosmorport Moskau eine Kooperationsvereinbarung. Rosmorport ist die staatliche Gesellschaft für den gesamten Infrastrukturausbau der russischen Häfen. „Von der Zusammenarbeit mit Rosmorport erwarten wir einen aktiven Informationsaustausch zu geplanten Infrastrukturprojekten und benutzten Technologien, Besuche und Erfahrungsaustausch“, sagt Natalja Kapkajewa, Leiterin der Hafen-Hamburg-Marketing-Repräsentanz in St. Petersburg.

Die wichtigsten Güter, die von Russland im Seegüterverkehr nach Hamburg transportiert werden, sind Steinkohle, Dieselöl, Rohöl, Papier, Kupfer und chemische Stoffe. Nach Russland werden vorwiegend Nahrungsmittel, Chemieerzeugnisse, Fahrzeuge,

Elektroerzeugnisse, Maschinen und Ausrüstungen sowie Papier exportiert. Die Kosten beim Güter- und Containertransport hingen davon ab, ob es sich um Export oder Import handele, von der Güterart, der transportierten Menge und welche Reederei benutzt werde, erläutert Kapkajewa.

Im Januar 2014 kostete die Lieferung eines 20-Fuß-Containers von Hamburg nach St. Petersburg etwa 1000 Euro inklusive aller Abgaben außer der Eisgebühr im Hafen St. Petersburg. Der Transport eines 40-Fuß-Containers belief sich auf 1100 Euro. „Beim Rücktransport kostet das nur rund die Hälfte“, sagt Natalja Kapkajewa. Für den St. Petersburger Hafen ist die gute Zusammenarbeit mit den Hamburgern umso erfreulicher angesichts der Tatsache, dass der Warenumsatz am Hafen insgesamt rückläufig ist. Dies führt Kapkajewa auf die welt-



Umschlagplatz. Hamburg beherbergt Deutschlands wichtigsten Hafen.

weite Konjunktur zurück. Der Seehafen St. Petersburg besteht aus 400 maritimen Firmen. 36 Terminalbetreiber an 78 Liegeplätzen wickeln den Seegüterumsatz ab.

Einer der größten Anbieter von Seetransporten nach St. Petersburg ist Unifeeder Germany. Spezifisch an dem russischen Hafen sei die Bürokratie, sagt Country-Manager Timm Ulrich Niebergall. „Aber es gibt einen großen Ehrgeiz, das abzubauen. Wir sind nur Transporteur, der Umschlag unserer Waren funktioniert gut“,

betont er. Die sogenannte Door-Door-Verbindung in den Großraum St. Petersburg dauere zehn bis zwölf Tage, sagt Niebergall. Der Vorlauf betrage beim Transport aus Deutschland nur einen Tag, unabhängig davon, ob er in Süd- oder Norddeutschland starte. „St. Petersburg ist hervorragend angebunden“, so Niebergall. Für weitere Strecken bis Moskau empfehle sich der Weitertransport per Lkw, die weiten Ebenen östlich des Urals seien am besten per Bahn zu durchqueren.

Stabile Transportkosten

Die Strecke zwischen den Häfen beträgt 1200 Seemeilen. In der Regel dauert der Transport mit dem Schiff von Deutschland nach Russland länger als mit Lastwagen. Aber das hat auch Vorteile. „Durch den längeren Weg können Lagerkapazitäten entlastet werden“, sagt Niebergall. Mit den häufigen Abfahrten ab Hamburg sei der Transport zuverlässig und zudem preislich stabil. „Beim Lkw-Transport sind die Preise zyklisch: zum russischen Neujahr sehr hoch, im Sommer niedrig. Über See ist der Preis das ganze Jahr über stabil“, erläutert der Country-Manager.

Zudem sei der Seeweg umweltfreundlicher als die Straße. So würden auf der Strecke Frankfurt-Moskau bei einem Teiltransport per Schiff 16 Prozent Kohlendioxid weniger ausgestoßen als mit dem Lastwagen, erläutert Niebergall. Zu seinen Kunden gehören neben Mittelständlern auch große Konzerne, die zerlegte Autos und Chemikalien nach Russland verschifften. „Grundsätzlich kann alles, was über die Straße befördert wird, auch über See gehen“, versichert der Manager. Susanne Spahn **A**

So hilft der Sparkassen-EuropaService

Kurswechsel. Russland will einen Wandel beim Wirtschaften erreichen. Bei der Geschäftsanbahnung hilft der Sparkassen-EuropaService.

„Wir müssen das Investitionsklima verbessern, indem wir klarere Gesetze verabschieden, die Bürokratie verringern, eine aktive Exportförderung anpacken und den Mittelstand fördern.“ Das verkündete jetzt Alexej Uljukajew, Russlands Wirtschaftsminister. Damit dürfte er den Nerv der deutschen Unternehmen in Russland treffen. Diese hatten in der jüngsten AHK-Umfrage Reformschritte angemahnt. Informationen über Investitionsbedingungen liefert der EuropaService der Sparkassen-Finanzgruppe in seinem Länderinfo Russland. Möglichkeiten, Geschäftspartner zu finden, werden in der Rubrik „Kooperationsservice“ erläutert. Mehr Infos unter <http://europaservice.dsgv.de>.

Deutsch-russischer Handel

Russland ist nach Polen der zweitwichtigste Handelspartner im östlichen Europa.



Angaben in Milliarden Euro für 2013. Quelle: Destatis